| | |
|---|---|
| **SENADO**<br>**SECRETARIA**<br>DIRECCION GENERAL DE COMISIONES | XLIIa. LEGISLATURA<br>Cuarto Período |
| | CARPETA Nº 1084 de 1988 |
| COMISION DE DEFENSA NACIONAL | DISTRIBUIDO Nº 396 de 1988 |
| Julio de 1988 | Sin corregir por los oradores |

# DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

## Información sobre su funcionamiento

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 21 de julio de 1988

---

## A S I S T E N C I A

**Preside** : Señor Senador Raúmar Jude

**Miembros** : Señores Senadores Francisco A. Forteza, Juan Martín Posadas y Luis A. Senatore

**Invitados Especiales** : Señor Ministro de Defensa Nacional Teniente General (R) Hugo M. Medina, señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Teniente General (Av.) Fernando J. Arbe, señor Director General de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica Coronel (Av.) Julio Uría Ferrari y señor Coronel (Av.) Miguel Quinelli, del Organo de Asesoramiento e Información del Ministerio de Defensa Nacional

**Secretario** : Señor Júpiter Batista Sierra

---

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15)

Hemos invitado al señor Ministro de Defensa Nacional a los efectos de conocer su opinión con respecto a ciertas irregularidades en materia administrativa y de seguridad, denunciadas ante esta Comisión y cuyo detalle hicimos llegar a dicho Ministerio a través de una comunicación enviada el día 7 de julio del corriente año.

Debo excusar la ausencia del señor Senador Batlle, quien no va a poder acompañarnos en la tarde de hoy por razones de fuerza mayor.

Tiene la palabra el señor Ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señor Presidente.

Hemos distribuido la responsabilidad de contestar las distintas preguntas planteadas en el cuestionario que se hizo llegar al Ministerio, fundamentalmente entre dos personas: el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Teniente General Arbe y el Director de Infraestructura Aeronáutica, Coronel Uría. Salvo mejor opinión de los señores Senadores, el que habla intervendrá cuando lo estime necesario. Asimismo, podrá hacer uso de la palabra en algún momento el Coronel Quinelli, que es mi asesor directo.

Nos ha parecido que el mejor método de trabajo podría ser el de ir contestando una por una las preguntas que se han formulado. Cedería ahora la palabra al Teniente General Arbe.

SEÑOR ARBE.- Antes de comenzar a contestar las distintas inquietudes de los señores Senadores, quisiera precisar algunos conceptos con respecto a las denuncias en cuestión.

Lo que se aprecia a través de este documento son las carencias o deficiencias de una organización, que derivan de sus posibilidades económicas y de personal. Todas, sin excepción, fueron, en su momento, identificadas y estudiadas, y se trató de buscarles una solución adecuada.

Todo esto va a quedar evidenciado a medida que vayamos contestando todos las interrogantes presentadas.

En el primer punto, se habla del "exceso de burocratización del sistema, por la reiteración de instancias de mero trámite, en función de la escala jerárquica militar que debe observarse --DGIA, DGAC, DINACIA, COMGFA y Ministerio de Defensa Nacional-- donde en cada paso administrativo vuelven a realizarse dictámenes jurídicos y de otra índole, para una misma cuestión, que nada justifica."

Indudablemente, esta pregunta va enrabada con otras contenidas en el mismo cuestionario, referentes a la política aeronáutica y a la organización derivada de ella.

Para iniciar la consideración de este punto, voy a leer algunos conceptos que hemos escrito al respecto.

"Acorde con el concepto de la indivisibilidad que supone la concentración de esfuerzos y el más racional uso de los medios, es preocupación constante de la Administración Aviatoria Nacional la adopción de medidas tendientes a evitar los excesos de burocratización de que adolece la Administración en general, para lo cual ha recibido incluso la asistencia técnica de un organismo internacional como es OACI. Durante muchos años hemos tenido proyectos de desarrollo que nos han permitido organizar nuestros organismos de aviación general en forma, por lo menos, teóricamente adecuada." OACI es el Organismo de Aviación Civil Internacional.

"Las propias características del hecho técnico aeronáutico, la necesidad de asegurar la realización de los servicios aéreos en forma permanente, regular, eficaz y segura, determina la adopción de decisiones rápidas, para lo cual las autoridades aeronáuticas cuentan con competencias de urgencia que se ejercen 'ad referéndum' del Poder Ejecutivo --esa autoridad la da el Decreto 1124, artículo 2º-- y competencias delegadas, por ejemplo, autorizaciones operativas para trabajos aéreos, transporte aéreo público, licencias y habilitaciones de personal aeronáutico, habilitaciones de material e infraestructura.

Esto significa que, al contrario de lo que se expresa en la pregunta, las autoridades aeronáuticas, en contraposición a las de otros organismos del Estado, tienen mucha más autoridad que la que se cree.

En cuanto a la reiteración de instancias de mero trámite que se señalan, y que quedan circunscritas a las competencias

no delegadas, dichas instancias no son competencia de la escala jerárquica militar sino que son absolutamente normales dentro de los cuadros generales de otras organizaciones administrativas del Estado."

Con esto queremos decir que hay decretos y normas que establecen los procedimientos que son comunes a toda la Administración Central, en lo que se refiere, por ejemplo, a licitaciones, compras y decisiones Administrativas que están regidas por los Decretos 640 y 641, así como por el antiguo decreto Nº 104, etcétera, que deben ser cumplidos. Aun así, por ejemplo, el Comandante en Jefe, en contraposición con otros organismos del Estado, es el ordenador primario en virtud de una delegación de autoridad, lo que no existe en otros organismos del Estado ya que en éstos las licitaciones tienen que ser aprobadas por resolución del Poder Ejecutivo. Esto quiere decir que, teóricamente, tenemos la autorización delegada como para agilitar los trámites, pero ello no significa que no se presenten algunas demoras en las licitaciones que pueden deberse a otras causales.

El segundo punto que voy a contestar se refiere al mantenimiento de la premisa de la indivisibilidad de la aviación. A ese respecto también tengo una información escrita que voy a leer a continuación.

" Mantenimiento de la premisa de indivisibilidad de la aviación..."

Los principios de la INTEGRIDAD e INDIVISIBILIDAD de la AVIACION tienen sólidos fundamentos doctrinarios de validez universal."

Obsérvese que no me refiero a la aviación militar o a la civil, en particular, sino a la aviación en general.

"Contribuyeron a esa fundamentación ideólogos, civiles y militares (Dohuet, Mitchel, De Seversky, Harnold, Blunt, García Rodríguez, Reyes, Churchill, Ambrosini, Cooper, Perucchi) de distintas nacionalidades, distintas filosofías políticas y distintas épocas.

Con esa inspiración, nuestros Legisladores, a través del tiempo, plasmaron normativas fundamentales, como la Ley Fomento de la Aviación Nacional, de 1940, el Código de Legislación Aeronáutica de 1942, el Código Aeronáutico de 1974, la Ley de Relaciones Internacionales Aeronáuticas de la República de 1978, entre otras.

En todas ellas se tuvo en consideración, como objetivo esencial, la protección y el desarrollo de la AVIACION NACIONAL.

A esos mismos principios de la unidad e indivisibilidad del POTENCIAL AEREO NACIONAL adhiere nuestra Cátedra de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República.

"Es una noción absolutamente INDIVISIBLE comprendiendo todas las ramas y clases de actividad aeronáutica, incluyendo desde luego, a la actividad aeronáutica militar" (Cfr. BAUZA ARAUJO, A. "Tratado de Derecho Aeronáutico", t. II, pág. 221; ídem GAGGERO, E.D. "Nuestro Derecho a Volar", Revista "Alas", Dic. 1979 Año 3, Nº 4).

La actual organización administrativa de la AVIACION NACIONAL no es pues, el producto de una política de MILITARIZACION ni tiene que ver con otras doctrinas que las expuestas.

Se la pretende vincular con la DOCTRINA DE LA SEGURIDAD NACIONAL.

Cabe precisar al respecto, que la aeronáutica planteó desde sus orígenes problemas de SEGURIDAD.

En el ámbito de las relaciones internacionales se advirtió la necesidad de protegerse "contra los peligros que vienen de lo alto" habida cuenta de las virtualidades del hecho técnico, como arma de defensa y de dominación. Y la preocupación se tradujo, en las Conferencias de La Haya de 1899 y 1907, Conferencia Naval de Londres de 1909, el 1er. Congreso Internacional para la reglamentación de la Locomoción Aérea de Verona, en 1910, para citar sólo los antecedentes principales.

Y pronto advino la regulación jurídica internacional, con la Convención para la reglamentación Aérea, firmada en París en 1919, donde tienen poderosa influencia la necesidad de proteger la integridad territorial y la seguridad de los Estados subyacentes a quienes se les reconoce, en función de ese postulado, la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico suprayacente.

Uruguay fue signatario original del Tratado y lo ratificó por ley de fecha 14 de octubre de 1923.

jac.4
D/396

Pasando por alto otros instrumentos jurídicos de similar carácter el Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944, consagra preceptos referidos a preservar la SEGURIDAD GENERAL INTERNACIONAL Y PARTICULAR - NACIONAL DE LOS ESTADOS (entre otros: Art. 1º, 4º y especialmente 9º, donde se legitima el establecimiento de zonas prohibidas por razones de necesidad o de seguridad pública).

Uruguay fue signatario original del Tratado y lo ratificó por Ley de fecha 4 de noviembre de 1953.

La SEGURIDAD, tiene además trascendente importancia desde el punto de vista de los intereses privados y ello determina que desde épocas tan lejanas como las de la Ordenanza del Prefecto General de Policía de París, de 1784, se preservaran a los vehículos aéreos, las personas y cosas transportadas y a las personas y bienes de terceros en superficie.

Estamos también en el tema de la SEGURIDAD, pero en el campo específico de la SEGURIDAD AVIATORIA, reglamentada tanto en el orden interno como internacional.

En suma: AVIACION NACIONAL es un bien o factor que no pertenece a un sector en particular de la sociedad, y por ende, no tiene banderas civiles o militares.

Es el resultado de una sumatoria a la que contribuyen diferentes capacidades y aptitudes nacionales que son afines y se complementan en una interacción recíproca.

En su seno resume el fruto de una participación civil y militar, estatal y privada, el aporte teórico y práctico, material e intelectual.

La lógica y el sentido común apoyan la idea, para dar un fundamento económico y eficiente a la administración de la AVIACION NACIONAL, en la utilización adecuada y armónica de sus diversos componentes, tanto en tiempo de paz como de emergencia, teniendo en cuenta la experiencia de 57 años de gestión en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y las reales dimensiones y posibilidades del PODER AEREO NACIONAL. Poder muchas veces mal interpretado y en otras orientadamente desvirtuado.

Sabido es que genéricamente poder significa la "capacidad o aptitud para realizar algo". Enfocado ese concepto, con

relación a una nación y al resto de los elementos potenciales que posee ésta para el logro de sus objetivos nacionales, entre otros se destaca el Poder Aeroespacial. Poder Aeroespacial que no se compone solamente de los elementos bélicos de la aviación sino, de la totalidad de la actividad aeronáutica civil y militar, comercial y privada, potencial y efectiva. Son sus recursos muy valiosos y escasos, como para exponerlos - sin mérito concluyente - a un seguro debilitamiento en aras de exclusivos intereses sectoriales.

La actual Organización Administrativa de la Aviación Nacional ofrece un marco técnicamente apto para la mejor conjunción de las potencialidades naturalmente limitadas en esa materia de un país como Uruguay.

En un momento histórico del país en que es imperativo encarar el desarrollo del mismo con el esfuerzo de todos, resulta difícil comprender que pueda comprometerse tan alto objetivo en el campo de la Aviación Civil, con la eventual prescindencia del organismo técnico Aviatorio del Estado.

Eso explica los conceptos que se han utilizado para organizar la Aviación Nacional basada en principios universales de gente de derecho aeronáutico.

A raíz de toda la normativa existente hasta cierto momento y la que después se creó, fue que surgió el tipo de organización que tiene actualmente la Aviación Nacional.

SEÑOR POSADAS.- Creo que es bueno explicitar un poco --para conocimiento de nuestros visitantes-- la génesis, cómo se produjo la invitación que se plasmó en esta carta del 7 de julio del Presidente de nuestra Comisión.

El asunto se originó en un proyecto de ley que presenté referente a la Aviación Civil y a la Militar. Ese proyecto, al ser publicado en los dirios Oficial y de Sesiones del Senado, fue conocido por personas vinculadas al medio que pidieron ser recibidas en la Comisión. Concurrieron a ella y refirieron las dificultades que ellos encuentran en el desempeño de su función.

Algunos de los aspectos referidos adquieren un carácter un poco más espectacular como el que tiene que ver con la seguridad del Aeropuerto Nacional de Carrasco. Pero esos no son temas propiamente legislativos, porque ni a esta Comisión ni al Senado les compete atender directamente ese tipo

de servicios.

Por otra parte, también es cierto que el Senado es el ámbito donde se reciben todas las inquietudes de la ciudadanía y de toda la problemática nacional aunque todo ello no desemboque en una solución legislativa.

Me permito interpretar la intención que el señor Presidente --le ruego me corrija si no es así-- tuvo después de oír esta información, en el sentido de invitar al señor Ministro, a sus asesores y a las personas que son directamente responsables en esos ámbitos. La Comisión debe recibir toda la información para luego desarrollar su propia labor legislativa, teniendo en cuenta los diferentes puntos de vista de los integrantes de la Comisión.

Al haberse puesto en nuestro conocimiento una serie de circunstancias que tienen que ver con las dificultades para operar que las diferentes instituciones civiles encuentran, es importante escuchar la opinión de los responsables de esos servicios.

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea ha citado una "unanimidad de doctrina nacional" --no sé si se refirió a la internacional-- en cuanto a la consideración más teórica o filosófica de la indivisibilidad del hecho aéreo.

De los viajes realizados tanto a naciones importantes como los Estados Unidos, como a otras menos desarrolladas de América Latina, se recoje la impresión de que la dirección de los aeropuertos civiles, en casi todas partes del mundo, está en manos de personal civil.

Deseo saber si el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea estima que el caso de Uruguay --aquí se llama la DGIA-- en singular, o es común que en todos lados los oficiales de la aviación militar ocupen los cargos directivos de los aeropuertos civiles.

SEÑOR ARBE.- En América Latina y Central el 99% de los aeropuertos civiles están dirigidos por oficiales de la Fuerza Aérea, aunque el organismo puede depender de distintas organizaciones. En Argentina, Chile, Brasil y algunos países de América Central existen varios que dependen de la Fuerza Aérea y de la organización ministerial que allí hay. En países donde se cuenta con un Ministerio de Aeronáutica, depen-

den de la organización militar, porque el Ministro es un oficial de la Fuerza Aérea. Los oficiales son profesionales de la aviación porque aprenden no sólo a volar, sino además a administrar la aviación en general.

El concepto de indivisibilidad y de unidad es un principio para economizar esfuerzos aprovechando al máximo los recursos que tiene el país.

Los países más desarrollados pueden llegar a tener un Ministerio de Aviación Civil, como en la Unión Soviética --justamente, se anuncia la visita del Ministro soviético de esta Cartera-- con una organización única para manejar toda la aviación que, por otra parte, no les alcanza porque desarrollan un volumen tan grande de actividad que deben establecer diferentes organizaciones asignando los Ministerios correspondientes. En un país como el nuestro no es necesario habilitar un Ministerio de este tipo, sino incorporar estas funciones a lo que puede ser el Ministerio de Aeronáutica. Por eso justifico que esté dependiente de un organismo técnico aleatorio como es la Fuerza Aérea.

SEÑOR POSADAS.- No estoy discutiendo, sino formulando una pregunta que iba dirigida a disipar mis dudas en cuanto a la naturaleza de ese organismo. Digo esto, porque hay organismos de aviación técnica --como el caso que se acaba de mencionar, de la Unión Soviética-- que son de orden civil. Comprendo que puedan estar, por ejemplo, en la órbita del Ministerio de Defensa, pero, ¿cuál es la situación general en el mundo de la aviación militar en los aeropuertos civiles? Este es un aspecto que desconozco.

SEÑOR ARBE.- Hay muchos países que tienen ese tipo de organización. Brasil, por ejemplo, tiene un Ministerio de Aeronáutica. Debajo está la Fuerza Aérea y Sarney, que es otro Brigadier, que dirige la parte civil. Pero todo está centralizado en el Ministerio de Aeronáutica. Hay que tener en cuenta que la Fuerza Aérea de ese país tiene un volumen importante.

La Unión Soviética y los Estados Unidos tienen un Ministerio de Aviación Civil y uno de Aeronáutica. En este último país en cada Estado la Fuerza Aérea tiene su propio aeropuerto, sus propios controladores, sus propios sistemas de comunicaciones y radares. En nuestro país no se puede tener eso. Aquí corresponde tener un aeropuerto militar y civil porque no se puede tener uno para cada actividad. La forma más orga-

nizada de trabajar es con la aviación nacional integrada.

Recuerdo que en el departamento de Salto había tres radios: una pertenecía a la Fuerza Aérea, otra a PLUNA y otra estaba al sevicio del Ministerio de Ganadería y Agricultura y Pesca. El avión de PLUNA se comunicaba con la radio correspondiente; lo mismo sucedía con los otros aviones. Esto significaba gastar dinero inútilmente.

De modo que la reestructura de la aviación nacional se hizo en base a este principio de ahorrar dinero con la finalidad de dirigirla mejor.

SEÑOR SENATORE.- ¿Me permite, señor Presidente?

Deseo hacer una reflexión. Los señores Senadores saben que hoy me reintegro a mis tareas en esta Comisión, luego de una licencia, y por ello no he tenido tiempo de examinar los antecedentes de este asunto.

Este tema de la aviación es muy especial, y el señor Ministro y sus Asesores comprenderán que los señores Senadores debemos informarnos con personas capaces y conocedoras de la materia, como es el caso de los presentes.

De todas maneras, señor Presidente, señalo que el hecho de que la aviación civil dependa de un Ministerio, indica la civilidad de la organización, por más que un Ministerio de Aeronáutica sea ocupado por un oficial de la Fuerza Aérea, éste se encuentra dentro de una organización civil.

En nuestro país no es raro que el titular del Ministerio de Defensa Nacional sea un alto oficial de las Fuerzas Armadas en situación de retiro, pero hemos tenido también Ministros civiles. Con esto quiero decir que distingo perfectamente lo que puede ser la ubicación de una organización dentro de un Ministerio determinado. Esto, con respecto al proyecto del señor Senador Posadas que, en su exposición de motivos, señala que hay más de 160 países en los que la aeronáutica civil tiene una estructura completamente de ese orden. Pero en Argentina, Uruguay y Chile, así como una parte de la estructura de Brasil, responden a las Fuerzas Armadas. Lo que expresa el señor Senador Posadas en la exposición de motivos mencionada, se acerca más a lo que en mi concepto debe ser la organización de la aviación civil.

Quiero dejar en claro mi posición. Soy partidario de que la aviación civil esté bajo una organización del mismo orden. O sea que la aviación civil y la Dirección Nacional de Aeronáutica deben tener un corte netamente civil. Por otra parte esta opinión la fundamentamos durante el presupuesto de 1985.

Todos sabemos que las disposiciones sobre el tema, aprobadas por el Poder Legislativo, fueron vetadas por el Poder Ejecutivo, que habrá tenido sus razones para dilatar la reorganización que en aquel entonces apoyamos y que seguimos creyendo necesaria.

Por lo tanto, el hecho de que permanezcamos en silencio no significa que compartamos todo lo que manifiesten los señores asesores.

Vamos sí, a escuchar con suma atención lo que tendrán que decirnos, para tenerlo muy en cuenta en el momento de tomar una resolución.

SEÑOR MINISTRO.- En primer término le voy a contestar al señor Senador Posadas.

Deseo señalar que nos hemos guiado por la nota que recibimos de la Comisión y que ignorábamos que el señor Senador hubiera presentado un proyecto de ley, el cual recién ha llegado a nuestro poder.

De otra forma, hubiéramos venido aquí habiendo estudiado el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tampoco ha estudiado el proyecto porque recién se acaba de hacer el repartido.

SEÑOR POSADAS.- Lo que yo quería decir en mi introducción es que no todo lo que se expresa en la nota es opinión de la Comisión.

Se trata de expresiones de las que se tomó nota y que se incluyeron en la carta, pero, reitero, no son la opinión de la Comisión.

Lo que sí pertenece a ésta es lo estrictamente legislativo, como es el caso de este proyecto.

SEÑOR MINISTRO.- Al señor Senador Senatore tendría que responderle que con respecto al potencial aéreo nacional hay un Decreto, el Nº 808/69, que se refiere al tema.

Su artículo 3º contempla, a mi modo de ver, algunas de las inquietudes planteadas por el señor Senador.

Esta disposición establece: "Encomiéndase al Ministerio de Defensa Nacional, por intermedio de su órgano especializado, la Fuerza Aérea, las medidas de conducción, integración y desarrollo del potencial aeronáutico nacional".

Quiere decir que quien tiene la responsabilidad es el Ministerio de Defensa Nacional y no las Fuerzas Armadas ni ninguno de sus integrantes.

Obviamente, se señala que es por intermedio del órgano especializado, porque lógicamente no puede serlo a través de otro órgano.

El tinte civilista que el señor Senador Senatore quiere asignar a la organización, creo que está contemplado en este artículo 3º.

SEÑOR FORTEZA.- Creo que hasta ahora el debate mantenido en la Comisión ha sido ilustrativo, pero me permito recordar que lo que estamos considerando en este momento --y que también figura en el orden del día-- no es exactamente el proyecto presentado por el señor Senador Posadas, sino las manifestaciones realizadas por la Asociación de Funcionarios de Aeronáutica Civil.

Naturalmente que el tema es muy atractivo y, por supuesto, da para discutirlo. Por lo tanto, pienso que para el mejor encauzamiento de la sesión de hoy, deberíamos concretarnos, fundamentalmente, al punto específico de esta reunión; me refiero a las denuncias de presuntas irregularidades que fueron formuladas por la Asociación de Funcionarios de Aeronáutica Civil.

De éstas, la que ha tomado mayor estado público es la que tiene que ver con la presencia de animales dentro de los predios del Aeropuerto.

SEÑOR SENATORE.- Simplemente, deseo aclarar --y digo esto a los efectos de que el señor Senador Porteza confunda una intención que no tuve-- que mencioné el proyecto del señor Senador Posadas simplemente al pasar, como un elemento de aporte en lo que constituía mi opinión personal. Pero, de ninguna manera pensé en tratar el proyecto del señor Senador Posadas en la reunión de hoy ya que, como dijo el señor Ministro, recién lo hemos recibido.

Entiendo, por lo tanto, que la reunión de esta tarde no debe centrarse en el tratamiento de ese proyecto. Lejos de mi intención estuvo el desviar del camino normal la sesión para traer al estudio de la Comisión un proyecto de ley que simplemente cité al pasar porque compartía su contenido.

Hecha esa salvedad, solamente señalo que intervendré en lo que considere necesario brindar mi opinión, con lo cual me remitiré a escuchar los puntos de vista del señor Ministro y sus asesores, quienes nos informarán sobre el punto para el cual han sido invitados a esta reunión.

SEÑOR PORTEZA.- Repito que me pareció muy ilustrativa e interesante la discusión llevada a cabo en esta Comisión, incluyendo las manifestaciones del señor Senador Senatore. Por consiguiente, lejos estaba de mi intención pensar que el señor Senador quisiera entrar a la consideración del proyecto. Simplemente me pareció, por razones de economía, que era mejor que la discusión se concretara al tema objeto de esta reunión porque, de lo contrario, podríamos desviarnos por otros caminos laterales que, reitero, no son los recorridos por los señores Senadores Posadas y Senatore.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa reitera que lo que se va a tratar hoy van a ser las denuncias que se hicieron llegar al señor Ministro.

Asimismo, desea hacer referencia a una publicación del día 4, en la que aparece una foto de dos caballos en la pista, y se informa que estos animales entraron por un hueco del alambrado de ley. Si se trata de un alambrado de ley, me parece que no puede tener ningún hueco. Entonces, la primera aclaración que solicitamos es si realmente existía

un hueco por donde pudieron entrar los caballos; qué hacía el personal de la torre y si había funcionarios en la parte de vigilancia, quienes tendrían que haber dado cuenta inmediatamente de ese hecho.

SEÑOR MINISTRO.- Solicitaría que se respetara el orden para mantener la coherencia de la exposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece perfecto.

SEÑOR MINISTRO.- Con respecto a ese aspecto, nosotros tenemos nuestra apreciación personal y suspicaz, porque la coincidencia con el día dice mucho y la primera aparición en la prensa también.

SEÑOR QUINELLI.- En cuanto a la pregunta formulada por el señor Senador Posadas sobre la cantidad de órganos de Aviación Civil que dependen de civiles y militares figura en un informe de la OACI. Este documento indica, a texto expreso, que sólo un país, Egipto, tiene dentro de su organismo personal civil, excepto un cargo, que creo que es el Director de la Aviación Civil, que ocupa un Mariscal del Aire. Además, en el mencionado informe se dice que depende de otros Ministerios que no son ni el de Defensa ni el de Aeronáutica. En el resto de los países, depende o directamente del Ministerio de Aeronáutica o del de Defensa Nacional. Cabe señalar que dentro de toda su organización, la mayoría de las autoridades son militares y el resto civiles.

En suma: prácticamente hay diez países que sí dependen de otros Ministerios; hay uno sólo que depende de dos, que tiene un solo militar. En el resto hay predominancia absoluta de militares de la Fuerza Aérea. Esta es la última información que tenemos de la OACI.

SEÑOR MINISTRO.- Si los miembros de la Comisión entienden pertinente, podríamos hacer llegar esa información en el momento en que se crea necesario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con mucho gusto la recibiremos en el momento en que se considere oportuno.

SEÑOR POSADAS.- En relación al tema de la indivisibilidad lo que me resulta más claro es el texto que ha citado el señor Ministro, porque lo importante no es el número de civiles o militares que intervengan en el asunto, sino de

qué organismos dependen. Porque si dependen del Ministerio de Defensa Nacional, éste es una Organización civil.

Además, quisiera hacer otra pregunta muy breve para tener un conocimiento global de la situación.

La teoría de la indivisibilidad del hecho aéreo, ¿es universalmente aceptada por las Fuerzas Armadas Nacionales en este momento? Pregunto esto porque hay un aeropuerto que tiene un régimen particular. Me refiero al de Laguna del Sauce. ¿En qué medida se aparta de esa doctrina? O por el contrario, ¿está englobado en esa indivisibilidad? ¿En qué régimen funciona?

SEÑOR ARBE.- El Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce tiene este carácter desde hace un año, porque antes era un aeródromo de la Armada y no pertenecía a la Organización de la Aviación Nacional, porque era un aeropuerto privado de la Armada. Es una excepción al concepto de indivisibilidad que tenemos.

Quisiera advertir a los señores Senadores que a pesar de que nos vamos a limitar a contestar estas inquietudes, va a aparecer nuevamente la justificación de por qué estamos organizados así. El concepto nuestro es que toda la aviación nacional es una sola, y no está dividida en aviación civil por un lado y aviación militar por otro. La Fuerza Aérea cumple funciones civiles, como por ejemplo, el Servicio de Cabotaje Interno de PLUNA, el traslado de heridos desde el interior por un acuerdo con Salud Pública a razón de una emisión sanitaria por día. Y el caso de emergencia nacional, los civiles van a tener que cumplir misiones que serían asignadas a la aviación militar. El concepto de indivisibilidad de la aviación nacional está basado en el hecho de que como el potencial aéreo nacional es muy pequeño, tiene que estar unida para resolver los problemas que se presenten.

SEÑOR MINISTRO.- El artículo 2º dice: "Todos los organismos, personas y medios públicos y privados vinculados a la actividad aeronáutica en el área espacial integran el potencial aéreo nacional con la excepción de los correspondientes a la Armada Nacional". Es decir, que quedan marginados. Ahora, con el reconocimiento de Aeropuerto Internacional, se vuelve a completar el texto del decreto.

SEÑOR URIA FERRARI.- Me toca a mi referirme a la idoneidad que se enuncia aquí con respecto al desempeño del cargo de los Jefes de Aeródromos, como ocurre en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en aeropuertos del interior.

Cabe expresar que los Jefes de aeropuertos que dependen de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica a través de la Dirección de Aeropuertos, son designados por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea según el decreto-ley Nº 14.985, de 17 de diciembre de 1979, artículo 32 inciso tercero.

Los citados puestos han sido ocupados tanto por personal civil como por personal militar. Podemos seguir un pequeño detalle, por ejemplo, del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Se trata de un civil, el señor Garín, equiparado a Mayor, con más de cuarenta años de experiencia en el cargo. En el Aeropuerto de Artigas está un oficial de la Fuerza Aérea que ha realizado el curso de Jefe de Aeródromo, en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, de la Dirección General de la Aviación Civil, reconocido por OACI. En el Aeropuerto de Salto hay un Oficial de la Fuerza Aérea que también realizó el curso anteriormente citado. En el Aeropuerto de Paysandú hay un funcionario civil que tiene treinta y cinco años de trabajo allí; es radio-operador, controlador de tránsito aéreo y observador meteorológico, y por su vasta experiencia ha quedado en ese puesto. En Rivera hay un Capitán de la Fuerza Aérea en situación de retiro, es piloto y tiene dieciocho años de servicio en la jefatura de ese aeropuerto. En Melo hay un funcionario civil con más de treinta años en el cargo, caso similar al de Paysandú, y es controlador de tránsito aéreo y observador meteorológico. En Punta del Este y Laguna del Sauce hay un civil con veinticinco años de funcionario a cargo del Aeropuerto, que realizó el curso de Jefe de Aeródromo en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico. En Adami hay un Mayor de la Fuerza Aérea en situación de retiro, piloto militar y civil con más de dieciocho años de experiencia en el cargo de Jefe de Aeródromo.

Hay otros aeródromos funcionando que, en este momento, no tienen designado jefe. Por ejemplo, el de Colonia es un aeródromo en desarrollo y hay allí un controlador de tránsito que realiza todas las funciones. Está directamente enlazado con la Dirección de Infraestructura. El aeródromo de

Tacuarembó tiene un controlador de tránsito que cumple funciones como encargado de aeródromo, pero no tiene un nombramiento del Comando de la Fuerza Aérea. El Aeródromo de Treinta y Tres, en el que no se realizan muchas operaciones, salvo las visuales, tiene un encargado y nada más. El Aeródromo de Carmelo está abierto sólo para vuelos visuales y no existe ningún funcionario en el campo. Se realizan inspecciones allí, así como en otros aeródromos, en especial para verificar las condiciones de seguridad y demás. Hace un tiempo fue clausurado porque ingresaban animales a la pista y ahora se abrió nuevamente. Principalmente allí opera el señor Lestido.

SEÑOR ARBE.- En relación al tema de la falta de planificación adecuada para decidir qué becas deben priorizarse. señalo que la concesión de becas para curso en la Dirección Nacional de Aviación Civil se realiza por el sistema de concurso, de acuerdo a órdenes vigentes.

La última orden emitida, dice: "Cursos a realizarse por el personal de la DINACIA Nº 126/86. A efectos de establecer un procedimiento para la asignación de personal para realizar cursos en los institutos nacionales o extranjeros, se dispone: Designación Directa. En el único caso de que el curso a realizar esté designado a personal que cumpla funciones absolutamente afines al curso y que el número de candidatos existentes no justifique ningún tipo de selección". Esa es la Designación Directa.

Continúa: B) "Designación por concurso de oposición y méritos: será el procedimiento normal para designar a todos los participantes. A tales efectos, las direcciones generales deberán reglamentar lo dispuesto en B) en un plazo máximo de treinta días..." etcétera.

Prosigue: "2) En todos los casos dar amplia difusión de los detalles de los cursos a realizarse, condiciones para acceder a los mismos y las pruebas de selección a realizarse".

Con respecto a los controladores de tránsito aéreo, --parecería ser esa la inquietud, en este caso-- que son, evidentemente, los funcionarios que más salen al exterior, en virtud de que la totalidad de los controladores efectuaron el curso, a solicitud de los mismos se distribuyen las becas contemplando el servicio y siguiendo un orden jerárqui

co e incluso atendiendo las situaciones personales. Es decir, que para salir al extranjero a hacer cursos se tienen en cuenta sus situaciones, especialmente porque hay muchas mujeres cumpliendo esa función, que a veces tienen inconvenientes. A la fecha de realizado el curso de controlador de radar, hay quince funcionarios restando veinticuatro para completar la plantilla.

Continúo leyendo: "Señalar que al ritmo actual se necesitarían casi 16 años para completar la plantilla de controladores que posibilitará que el Uruguay pueda suministrar al usuario real control radar de las operaciones de control de tránsito aéreo". Han realizado cursos de radar 15 funcionarios, entonces, y faltan 24 para completar la plantilla. Existe un proyecto para el desarrollo en Naciones Unidas en el que estaban previstas cuatro becas en 1987, cuatro en 1988 y cuatro en 1989, en el Instituto Argentino CIPE. El plan formulado para el año 1988 cumple las necesidades. "Su incremento no sería posible pues afectaría el servicio".

"Aunque en la actualidad la ejecución se ha visto dificultada en virtud de que las becas correspondientes al segundo semestre de 1988 han sido canceladas por no disponer el Instituto de plazas para las mismas".

Las cuatro de este año fueron reducidas a dos, porque Argentina tiene que instalar creo que cinco radares en todo el país y el Instituto se está abocando a preparar doscientos controladores de tránsito aéreo.

Debo dejar constancia de que estas becas son otorgadas por la OACI, a través de su oficina regional de Lima. Todos los países integrantes de dicha organización se comprometen a ofrecer becas --por supuesto, los que están en condiciones-- a los efectos de ayudar a otras naciones que no tienen institutos de preparación con esa capacidad.

Argentina, por ejemplo, ofrece anualmente esas becas al organismo internacional, el que a través de la oficina correspondiente, las ofrece a su vez al resto de los países. Nosotros hemos conseguido, para un período de tres años, doce becas, de las cuales se cumplieron cuatro durante 1987 y dos en el transcurso de este año; dos se cancelaron.

Debido a ese enlentecimiento en la capacitación de los controladores, se están haciendo gestiones ante el Instituto

de Adiestramiento Mejicano a los efectos de conseguir un plan de capacitación para veinticuatro, en grupos de seis, porque no se puede retirar más de esa cantidad del servicio que se está cumpliendo en los aeropuertos.

SEÑOR POSADAS.- Quisiera formular una o dos preguntas puntuales y luego hacer una pequeña consideración que admito de antemano que está fuera de lo que es habitual. Si el señor Presidente no la estimara pertinente, le ruego me lo haga saber.

En cuanto a las becas de controladores aéreos, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea ha señalado que este año se habían ofrecido cuatro que, luego, por problemas que había en Argentina, se redujeron a dos. ¿Quién cubrió esas dos becas?

SEÑOR ARBE.- Dos controladores de tránsito civiles.

SEÑOR POSADAS.- La otra pregunta se refiere a lo que se señala al principio de la página dos; es decir, a lo que aducen estas personas que concurrieron a la sesión anterior de la Comisión con respecto al régimen de concesión de becas sin concurso, etcétera.

SEÑOR ARBE.- Se supone que no son los controladores los que señalan eso, porque ellos van sin concurso previo. Los mandamos "a dedo" y cuando pueden ir. A veces no están en condiciones de hacerlo, por distintas razones: o porque la señora va a tener familia o porque son médicos --tenemos controladores que lo son-- y tienen que prestar servicio en determinadas mutualistas, etcétera. Entonces, se los manda al semestre siguiente. Se contemplan todas esas circunstancias.

Entiendo que a lo que se hace referencia en este documento es a dos becas que obtuvo el Comando de la Fuerza Aérea por un sistema que no es el de asistencia por la OACI, sino uno militar, a través de la Conferencia de Comandantes en Jefe, de Cooperación. No son becas para civiles, sino sólo para militares. Por consiguiente, si no se manda a militares, tampoco pueden usufructuarlas los civiles.

Evidentemente, la Fuerza Aérea tiene que tener gente capacitada en radares y en lo que hace al control de tránsito aéreo, por cualquier emergencia e incluso para sus pro-

pias bases. En Pando y en Durazno tenemos controladores de tránsito. Reitero que esas becas no tienen nada que ver con las que ofrecen los organismos internacionales a través de un programa de capacitación de la OACI.

SEÑOR POSADAS.- Me quiero referir ahora a algo que, como dije, está fuera de lo habitual en este tipo de sesiones; generalmente, es motivo de una conversación telefónica o de una entrevista.

Es evidente que hay poca disponibilidad de becas y que naturalmente, la Fuerza Aérea tiene que acudir a ellas para satisfacer sus necesidades en lo que hace a la capacitación de los controladores que obviamente tienen que tener. Por su parte, también los civiles aspiran a esas becas, porque se trata de la carrera de su vida, porque quieren ascender, etcétera. Y eso es completamente normal y lógico. Aquí, como en tantos otros aspectos, hay cierta conflictividad entre lo que podríamos llamar necesidades de la Fuerza Aérea y las aspiraciones legítimas de los civiles. Considero que este es un terreno en el que se deben balancear los intereses.

Simplemente deseo transmitir estas inquietudes a las jerarquías que en definitiva definen este problema, no para que los civiles sean contemplados como si nunca lo hubieran sido, sino para que sean tenidos en cuenta con respecto a las pocas becas que hay y que necesariamente deben ser repartidas. Por ejemplo, según la relación que se nos acaba de hacer, hemos visto que en el cargo de Jefe de Aeropuerto, en Carrasco y en El Jagüel, hay civiles. También hay otros controladores aéreos, que no tienen ese cargo, pero que cumplen esa función. Asimismo, en Paysandú y Artigas, dichos cargos están ocupados por militares. Creo que sería conveniente contrapesar y balancear ambas cosas.

SEÑOR SENATORE.- Coincidiendo con lo que acaba de formular el señor Senador Posadas, quiero plantear la siguiente pregunta al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

Obviamente, cuando el señor Comandante en Jefe dice que sólo hay becas para militares, estamos de acuerdo en que la única solución es enviar militares y no civiles. No obstante, pienso que en los casos en que puede decidirse entre enviar civiles o militares, debería darse prioridad al personal civil a los efectos de mantenerlo en la carrera.

Como integré los cuadros de la Administración Pública, sé muy bien lo que significa para los funcionarios el deseo y la posibilidad de capacitarse, máxime cuando se trata de un área tan específica y delicada como ésta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa desea dejar constancia de que por ser este un largo interrogatorio, corremos el riesgo de sesionar hasta la noche si las preguntas son contestadas puntualmente. Por lo tanto, propongo que la delegación del Ministerio de Defensa Nacional finalice su exposición, para luego sí plantear las preguntas pertinentes.

SEÑOR SENATORE.- Aunque estoy de acuerdo con el señor Presidente, creo que a veces es preferible que la sesión se prolongue o, inclusive, que solicitemos a nuestros invitados que concurran a una nueva reunión, a los efectos de que pueda surgir una solución adecuada.

SEÑOR ARBE.- Deseo aclarar que las becas de los controladores se otorgaron exclusivamente a ellos; no se repartieron entre civiles ni militares.

En ese sentido, quince controladores de tránsito aéreo fueron a hacer el curso de radar al extranjero. Para este año han sido ofrecidas otras dos becas para militares, pero por un sistema que nada tiene que ver con el sistema civil de capacitación, sino por el mismo, por ejemplo, por el que se realizan cursos de estado mayor en Brasil, etcétera.

SEÑOR MINISTRO.- Contestaré la inquietud de los señores Senadores en lo que tiene que ver con la intención de facilitar las cosas para los controladores aéreos.

Hace poco tiempo se produjo un conflicto y este personal trabajó a reglamento, dilatando el período en que podía aterrizar o despegar un avión. Ello trajo una serie de complicaciones tremendas en cuanto al horario, a la pérdida de vuelos y a la salida tardía de los mismos.

A raíz de esto, tomó intervención el Ministerio y conversó con los controladores.

En esa oportunidad, se tomó conocimiento de que se había planteado un problema con respecto a la anterior Rendición de Cuentas y de que se les había expresado que en ésta serían atendidos sus reclamos.

Una Comisión integrada por personal de la Dirección Nacional del Servicio Civil, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, por un abogado de la DGIA y por representantes del Ministerio de Defensa Nacional produjo un informe que consideramos de gran pobreza, ya que no da solución a las aspiraciones de los controladores. Posteriormente, se llega a esta Rendición de Cuentas.

Por el sistema de los mandos, los controladores aéreos veían atendidas sus necesidades, pero no totalmente ya que no se incrementaban los cargos sino que se les resarcía económicamente.

Esto se cubría con rubros de la DGIA de la Fuerza Aérea, que no era conveniente afectar porque sólo significa el 15% de todos los rubros de proventos de que dispone.

Eso es lo que se puede destinar a inversiones, a pesar de que por sí, era un porcentaje pequeño.

En consecuencia, todos esos casos se eliminaron de la Rendición de Cuentas.

Quiero señalar que prometí a los controladores aéreos que entre 90 y 120 días se constituiría el estatuto del funcionario del controlador aéreo, se atenderían sus necesidades y se realizaría un esfuerzo para equipararlos con los funcionarios de la DGIA, dándoles un tratamiento más o menos igualitario. Para esto necesitamos tiempo.

En ese sentido, se formó una Comisión integrada por dos miembros del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y dos del Ministerio de Defensa Nacional.

Dicha Comisión tiene que expedirse en un plazo de 120 días acerca del tratamiento que se les va a dar a esos funcionarios, previéndose además el otorgamiento de becas.

Estas becas que México ofrece no son gratis, sino pagas. El Estado está dispuesto a abonar estos cursos. Debo agregar también, que los viáticos que recibirán no van a ser tan grandes como los anteriores en razón de que deben pagarse y ellos no van a lucrar, sino a capacitarse para beneficio del país.

SEÑOR URIA.- Comparto la inquietud respecto de la carrera del funcionario civil. La entendemos perfectamente porque tenemos hermanos e hijos.

La Dirección de Infraestructura Aeronáutica realizó un concurso para mandar especialistas en electrónica. Esto fue hace dos meses y se presentaron oficiales de la Fuerza Aérea. Lo ganó uno de éstos, pero lo anulamos. Volvimos a realizarlo entre personal civil. Esa es la política que desarrolla el organismo, designando funcionarios civiles para que concursen a efectos de viajar al exterior y recibir cursos de perfeccionamiento.

Con respecto al tema de la vida útil es algo que todos conocemos por haber adquirido algún equipo. Generalmente, se brinda una asistencia por diez años en repuestos. A eso se llama la vida útil, pues se supone que todo tiene una amortización en el tiempo.

En el Aeropuerto Nacional de Carrasco existe algún radar que cuenta con más de treinta años de uso y aún está funcionando; pero, en verdad, en determinado momento se hace difícil conseguir repuestos. Las fábricas toman los dos años como un índice para comenzar otro tipo de asistencia. Quizás no se venda con tanta celeridad o, tal vez, cuesten más porque la línea de producción pasa a otro sistema.

Todas las empresas tratan de crear nuevos equipos. Cuando se solicita uno, ellas ya tienen otro modelo pronto. Esto no significa que a los doce años debamos pensar en comprar otro radar.

SEÑOR ARBE.- Con respecto a lo que afirman los funcionarios en cuanto a que se les obliga a solicitar la autorización para salir del país con cuarenta y cinco días de anticipación, debemos decir que el régimen de licencias está regulado por normas que son muy antiguas.

Asimismo, el organismo tiene un cierto tipo de órdenes de servicio por las cuales reglamenta lo que está establecido por decreto.

En ese aspecto, para cumplir en tiempo y forma los trámites administrativos que regulan las licencias, tanto para militares como para funcionarios civiles, con fecha 21 de junio de 1979, se publicó una orden de servicio que expresa que para cumplir con los requisitos de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea y el decreto Nº 641/973 del Poder Ejecutivo, las solicitudes de licencia para trasladarse al extranjero hasta por sesenta días, serán dirigidas al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; las solicitudes de licencia especiales serán elevadas al señor Ministro de Defensa Nacional; que en uno u otro caso dichas solicitudes deberán ser presentadas ante esta Dirección General antes de un plazo mínimo de cuarenta a cuarenta y cinco días al inicio de las mismas, respectivamente.

Pienso que esto contesta la inquietud referente a este tema.

SEÑOR MINISTRO.- Debemos aclarar que en caso de enfermedad o urgencia, este plazo se ignora y, de un día para el otro, pueden salir al exterior.

SEÑOR URIA.- Con respecto a la denuncia en el sentido de que no se paga al personal con carácter general en día feriado, prima por alimentación y transporte, queremos aclarar que la Dirección de Infraestructura Aeronáutica proporciona al personal que trabaja en el Aeropuerto de Carrasco en un turno de ocho a dieciséis horas, las facilidades de un comedor que cuenta con la subvención del organismo, puesto que a los funcionarios que allí almuerzan se les descuenta N$ 40 por comida.

tv.1

Para algunos funcionarios de diversos servicios les resulta imposible concurrir a dicho comedor y es cierto que no reciben ninguna otra facilidad.

La Dirección es consciente de que este beneficio no les alcanza por lo que ha elevado un proyecto para que sea incluido en la Rendición de Cuentas. Debemos considerar que sobre un total de 750 funcionarios, un 33% recibe este beneficio. Este estudio, realizado tanto para alimentación como par transporte, llegó a la conclusión de que asignando un para de boletos diarios de ómnibus interdepartamentales, o sea, una compensación de N$ 4.000, y por alimentación, N$ 8.000 al mes, se atendían estas necesidades.

Podría contemplarse la situación, anulándose el servicio de comedor y la facilidad de transporte y proporcionar a todos una compensación o, tal vez, realizar una licitación para los servicios de comedor --teniendo en cuenta que no se les cobraría ni agua ni luz y que se dispone de equipo apropiado-- en base a una lista de comidas que deberán presentar a los efectos de un control posterior con un sistema de multas, etcétera. Esto está a estudio en estos momentos por parte del señor Ministro con el fin de que todo el personal sea tratado en forma igualitaria.

Me parece importante destacar algo acerca de los ingresos de cómo se producen y cómo están distribuidos. Todos sabemos que la Dirección de Infraestructura recauda por tasa y precio. El gran tema es saber cuánto recauda. Días pasados, en una reunión a la que concurrió el señor Ministro de Turismo existía inquietud a este respecto. Se hablaba de que la recaudación rondaba los U$S 10:000.000 o U$S 12:000.000; el año pasado fue de U$S 7:663.000.

En el año anterior, en 1986, fue de U$S 7:333.000, y en 1985, unos U$S 100.000 menos.

La distribución se realiza de la siguiente manera: el 33% de los ingresos mencionados, para sueldos y leyes sociales; el 21%, para funcionamiento, cantidad que está resultando escasa por la vejez del equipamiento. Hay máquinas que son de los años 1951 y 1952, vehículos que no se pueden reponer y tareas de arrastre que están causando problemas. Además, por concepto de transferencias a otros organismos se destina un 12%. A Rentas Generales va un 10%.

Debo señalar que en el presupuesto del año 1985 se estableció que por ese concepto se vertiera un 50%. Se dieron explicaciones de por qué eso no era posible y esa cifra se rebajó al 25%. Luego de otras reclamaciones se llegó a este 10% vigente.

En consecuencia nos queda un 25% para inversiones, pero lamentablemente, un 10% está afectado para la cuota del radar. Por lo tanto nos queda solamente un 15% para las inversiones, como lo señaló correctamente el señor Ministro.

Ahora, con respecto a la incidencia de la alimentación y de la locomoción, podemos situarla en un 4.61%, lo cual estaría reduciendo aún más lo que se destina a inversiones, que en vez del 15%, estaría en un 10.4%.

En lo que tiene que ver con la alimentación, deseamos que todos los organismos puedan recibir esta facilidad o beneficio en forma igualitaria.

SEÑOR ARBE.- Con respecto a la ecuación económica del organismo, no sé si los señores Senadores habrán captado que este es el único, de la Administración Central, que tiene solventados todos los gastos a través de rentas afectadas. Rentas Generales no aporta un centésimo a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica sino que le está quitando el 10% hasta este momento.

SEÑOR MINISTRO.- Pero en la próxima Rendición de Cuentas eso no va a cambiar porque está previsto que Rentas Generales aporte para el plan de recuperación de las pistas.

SEÑOR ARBE.- Debido a las retenciones que le hace el propio Estado no se puede cumplir con los planes de mantenimiento o desarrollo del organismo. A pesar de ese aporte, es un organismo autosuficiente en lo que tiene que ver con las retribuciones personales, y además transfiere fondos al Ministerio de Obras Públicas, a la Dirección de Meteorología y a la Prensa del Interior. A esta última se le entregan alrededor de N$ 5:000.000 por mes.

SEÑOR URIA.- En la disposición Nº 13.852 de 9 de enero de 1970, en su artículo 85, establece un 0,5% de impuesto a los pasajes.

La incidencia de lo que se lleva la prensa del interior es del orden del 4,7%.

(Dialogados)

A través de la aplicación de un decreto, todos los pasajeros que embarcan en Laguna del Sauce pagan una tasa del 3,8%, la cual tiene un destino fijo.

SEÑOR ARBE.- Esto tiene que ver con el 12% de la transferencia, a la que me referí cuando mencioné la ecuación económica para determinar lo que le queda al organismo por concepto de inversiones. La cifra es de U$S 840.000 y para el año próximo será bastante inferior.

SEÑOR MINISTRO.- Esa tasa de embarque que se cobra en Laguna del Sauce es con miras a hacer obras de desarrollo en ese lugar. Eso lo maneja Obras Públicas. El destino se va a fijar ahora en esta Rendición de Cuentas.

SEÑOR URIA.- Con respecto al literal c), señalo que no se paga al funcionario que cumple tareas nocturnas, el 25% de compensación. Esto está ligado con el literal e) que dice que a pesar de que existe el artículo 77 de la última ley de la Rendición de Cuentas, el personal civil y de infraestructura aeronáutica pasará a estar regido por las normas generales del Estatuto del Funcionario que en la materia aplica este organismo.

El decreto Nº 472, de 27 de julio de 1976 establece en su artículo 30 que se aplicará a la Administración Central con excepción del Ministerio de Defensa y del Ministerio del Interior.

A partir del 1º de enero, según este artículo de la Rendición de Cuentas, se tendrán que aplicar las normas por trabajo nocturno y horario discontinuo.

A través de los canales correspondientes se elevó por parte de la Dirección General, un proyecto de artículo para ser incluido en la Rendición de Cuentas. En él se contemplaba una partida de N$ 25:700.000 para compensar a los funcionarios civiles que cumplían tareas condicionadas, horarios nocturnos, etcétera.

Mucha gente cree que porque trabaja de noche debe cobrar horario nocturno. Lo cierto es que hay un sistema que se llama horario rotativo con descanso variable. Entonces, alguien puede trabajar un domingo y para él es como si fuera un viernes o un sábado, y el lunes sería su domingo. Entonces, una persona pudo haber entrado bajo un régimen de trabajo en el que se incluye la rotación en el horario nocturno. En ese caso, es como si trabajara de día y no cabría esa compensación.

Nosotros no aplicamos la disposición en forma caprichosa, y aunque no parece lo mejor, se ha propiciado una partida para compensar esos casos de horario nocturno cuando en realidad habría que reglamentarlos. Sin embargo ese artículo no fue incluido.

SEÑOR MINISTRO.- Dado que aparentemente había problemas de corte legal, se entendió oportuno quitar esa disposición y buscar la solución por otro lado.

SEÑOR ARBE.- En el caso de los controladores se pone de manifiesto claramente, el tema al que se viene refiriendo el coronel Uría. Ellos saben con un mes de anticipación el día que van a estar de turno. Por ejemplo, entran a las 8 y salen a la hora 20, y luego están 48 horas sin ir al servicio. Comparemos esto con el horario nocturno. Además, tenemos controladores médicos que, con este sistema de descanso, pueden asistir a la Facultad y terminar su carrera, y en realidad sólo se les utiliza en la función de controladores.

SEÑOR URIA.- Además trabajan 12 horas en turnos decididos a su comodidad. En los hechos trabajan 10 días al mes y para completar 160 horas permanecen a la orden en sus casas en un horario arreglado a su gusto.

Quizás valiera decir que finalmente nos quedaría, a efectos de tener una idea de cuánto se puede destinar a inversiones, un 11.8% del total a recaudar, lo que representa U$S 880.000.

Con respecto a las horas extra --que quizás es el tema que más está preocupando a la Fuerza Aérea-- debemos decir, haciendo un poco de historia, que con motivo del traslado de la parte administrativa de la DGIA del centro de Montevideo hacia Carrasco, hubo un desfase de media hora en que

el personal trabajó de más en la Dirección de Infraestructura. Por tal motivo, los funcionarios presentaron un reclamo y se les pagó esa media hora.

Entonces, un grupo de funcionarios se presentó ante un Capitán y les comunicó que ellos tenían una hora de más cumplida durante el período 83-85. En consecuencia, el organismo elevó el petitorio al Ministerio de Economía y Finanzas con la mejor disposición de pagarles.

Quien habla mantuvo entrevistas en diversas oportunidades con el Contador General de la Nación, con la Sección Jurídica de la Contaduría, buscando la posibilidad de una solución a efectos de pagarles a esos funcionarios. A fines del año pasado, vuelve el expediente indicando que teníamos que elevar el reclamo del personal para que se justificara el levantamiento de la caducidad dispuesta por el artículo 106 de la Ley Nº 15.167.

Entonces, al no haber reclamos de parte de los funcionarios, se tomó en cuenta lo que aquel Capitán, en un momento determinado, entendió como reclamos del funcionariado. En consecuencia, elaboramos un expediente a efectos de pagarles lo que correspondía a ese período 83-85. En ese ínterin, los funcionarios presentan la inquietud al Ministro reclamando las horas desde el año 76 al 85. El organismo tiene la mejor disposición a pagarles en el caso de que exista una voluntad, digamos, política. Esto fue lo que se nos manifestó en la Contaduría General de la Nación, puesto que desde el punto de vista legal no tendríamos las posibilidades de hacerlo.

Ese expediente fue elevado y estamos a la espera de que también se pueda atender el otro período reclamado.

SEÑOR MINISTRO.- Quisiera aclarar algo más al respecto.

Lo que los funcionarios solicitan es el pago de las horas correspondientes al período 76-85. El Ministerio y la Dirección de Infraestructura están en condiciones de pagarlas, pero el trámite se ha presentado ante el Ministerio de Economía y Finanzas comprendiendo el período 83-85 que correspondía al planteamiento inicial.

Con respecto al otro reclamo, debemos señalar que está

a estudio, porque no se hizo llegar ningún petitorio en su debido tiempo.

En definitiva, lo que corresponde pagarles es lo trabajado durante el período 83-85, para el cual la Fuerza Aérea tiene una cantidad reservada.

SEÑOR URIA.- En cuanto a lo que se debe pagar, los funcionarios quieren una actualización de lo adeudado. Por ello, hemos reservado una partida de N$ 42:000.000, monto que sacamos del rubro Inversiones y que tenemos retenida por si existe una voluntad para que se pague a valores actuales. El organismo tiene la mejor disposición para ello, a pesar de que la norma dice que se tiene que pagar a valor hora del momento en que se trabajó.

Ahora corresponde pasar al tema "Seguridad Operacional", que es el más preocupante.

Las franjas laterales de la pista 06/24 fueron construidas en 1980/81, con una solución de pavimento de mínima calidad (10 cm. tosca) y tratamiento superficial simple. Como consecuencia, son pavimentos aceptables, de corta duración y de alto mantenimiento anual, aun en ausencia de tránsito.

Es decir que su duración es según el tiempo y hay que hacerles un mantenimiento permanente. Algo se ha hecho, pero no ha sido suficiente.

La Dirección de Infraestructura Aeronáutica tiene 1:300.000 metros cuadrados de pavimento en todo el país y para su mantenimiento sólo cuenta con veinte personas, lo que resulta sumamente insuficiente.

La falta de posibilidades hasta el momento de poder incrementar el personal y la escasez de dinero, ha contribuido a un deterioro a través del tiempo, por lo cual muchas obras, incluida las franjas laterales de la pista o banquina, fueron demoradas en su mantenimiento.

Como se recordará, el año pasado no se aprobaron los preventivos a la Dirección de Infraestructura, debido a que no voloó los saldos no comprometidos de los ejercicios anteriores. A raíz de ello, se realizaron una serie de gestiones que recién tuvieron éxito cuando se aprobó la Rendición de

Cuentas. Por ese motivo, se trasladó la utilización de fondos y sólo se empleó una parte en ese funcionamiento especial, y otra al pago de salarios.

Cualquier otra cosa que se presentara a la Contaduría sabíamos que no iba a tener andamiento porque les constaba que no teníamos fondos. Todo esto fue afectando el mantenimiento del Aeropuerto, en general.

Es cierto, sí, que en el segundo tercio de la pista se empiezan a levantar piedras y se rompen las balizas.

Se encaró, asimismo, una serie de tareas consideradas prioritarias en las que aún se está trabajando. Cuando comenzamos a trabajar en las balizas, tuvimos que detener estas obras debido a que tuvimos que trasladarnos a Melo por la llegada del Papa.

Posteriormente, tuvimos que reparar la pista de Colonia, ya que allí están operando dos compañías. Hay algunos otros deterioros que no son de alta peligrosidad, puesto que no se ha presentado ningún problema en las turbinas.

Se ha implementado un sistema de balizas que va a dar resultado, porque también nos estábamos quedando sin balizas. Ahora, con el ingenio de la gente, estamos resolviendo el problema, porque las balizas se van recuperando, según se puede observar en las fotos que pongo a disposición de los señores Senadores. Con ocho peones y máquinas del 49-52, estamos tratando de recuperar las banquinas.

Repito que no ha habido ninguna reclamación por parte de las compañías en cuanto a incidentes de ingestión de turbinas.

En cuanto a las condiciones de hidroplaneo, tengo aquí algo que me ha comunicado Ingeniería, pero que también es el resultado de la experiencia que vamos teniendo como pilotos. Las pistas pueden ser medidas en su coeficiente de fricción, que es afectado por diferentes agentes: acumulaciones de caucho, lluvias torrenciales, arrastres de tierra que facilita situaciones de patinaje. No tenemos equipos para realizar mediciones de caucho, pero no hemos tenido ninguna situación de gravedad por las causas antedichas.

Sabemos que la pista tiene problemas y prueba de ello es que nos encontramos en el Fondo Nacional de Preinversión. El año pasado vino un ingeniero que realizó un informe gracias al cual se nos dió la posibilidad de acceder al Fondo. La misma persona volverá el 29 de agosto para continuar sus estudios tendientes a acceder a U$S 500.000 de los cuales nosotros aportamos U$S 150.000 y el Fondo el resto. La finalidad de esos recursos es determinar qué es lo que tiene el Aeropuerto. Tenemos problemas porque el aeropuerto fue construido, en sus comienzos, para aviones de no más de 50.000 libras --DC 4 y DC 6-- y no se fueron haciendo las mejoras necesarias hasta que en 1980 pudieron llevarse a cabo algunas para dar al aeropuerto mejores condiciones de operabilidad para aviones de fuselaje ancho. Los costos de dichos trabajos son bastante grandes, inmensos, pues una pista no es lo mismo que una carretera de 6 kilómetros, como mucha gente cree. Porque los aviones que vienen a operar --estamos hablando del Aeropuerto de Carrasco-- no tienen más de 190.000 quilos y en algunas oportunidades salen con carga completa, es decir, 300.000 quilos.

Eso es parte de una política que no fue muy feliz en cuanto a sus resultados. Si en algún momento el país puede captar dos millones de turistas, bienvenida será la realización de una pista de U$S 60:000.00. Pero hay que hacer una evaluación muy cuidadosa, porque no es cuestión de hacer una pista que luego no se pueda utilizar o que sea empleada sólo por una compañía que sale dos veces por mes. Es necesario calcular cuál es el retorno de esa inversión.

Probablemente, la pista tiene una fractura en el punto de comienzo de la extensión que se hizo en 1980. No podemos determinar su gravedad hasta que no se hagan los estudios correspondientes. Luego de efectuados, se sabrá qué es lo que hay que hacer y, si es necesario, se llamará a licitación.

La pista presenta levantamiento del pavimento que provoca penetración de agua. Pero siempre nos enfrentamos al mismo problema: a la falta de personal y de medios.

Con respecto al hidroplaneo, tenemos un solo reporte de que hubo un avión de Panamerican que entró en pista 06/24 con rumbo a la ciudad, desde la Ruta 101. Desde mi punto de vista, el toque fue un poco largo y el viento de incidencia de cola era de unos diez nudos y había agua en la pista.

Debo decir que en ese momento había habido una amenaza de bomba en el aeropuerto. Al final de la pista hay 150 metros; el piloto apretó los frenos y detuvo el aparato 50 metros después del final de la pista; es decir, que le quedaban aún cien metros de distancia de parada. Se dijo que hubo fuego en las turbinas; no lo hubo. Al apagar el motor, el combustible crudo sale al exterior, quemándose. Es posible, entonces, que desde el Aeropuerto la gente tuviera la impresión de que se prendía fuego. Sin embargo, puedo decir que no se usaron extinguidores.

Lo del hidroplaneo es una de las cosas que se analizarán en el momento en que se hagan todos los estudios para el Aeropuerto.

Los únicos países que han incorporado los coeficientes de rodamiento son Méjico y Brasil. Aparte de ellos, no hay ninguna nación en América Latina que haya incorporado ese sistema, que ojalá podamos lograr.

Me voy a referir ahora a la senda de planeo y al sistema de aterrizaje por instrumentos.

SEÑOR ARBE.- Creo que habría que explicar qué es la senda de planeo en un sistema de aterrizaje.

SEÑOR URIA.- Cuando hay condiciones de instrumento se utiliza un equipamiento que está emplazado en el Aeropuerto y que se denomina ILS, es decir, "Instrument Landing System". Le permite al piloto, realizando determinado procedimiento, enfrentar la pista --cuando está volando a ciegas-- y obtener una indicación, por diferencia de frecuencias de emisoras que están en tierra. Algunos de los sistemas presentan dos barras o dos bigotes --digamos-- y un triangulito. Los bigotes están orientados a lo que es la senda de planeo, y mediante determinado procedimiento el piloto adecua el curso de descenso. Tiene que existir cierta pendiente para poder realizar el toque en un punto determinado. En el Uruguay, esa senda tiene un ángulo de 2.98. Según el Anexo 10 de las recomendaciones de la OACI, el ángulo de planeo debe estar comprendido entre 2 y 4.

El sistema de ILS fue instalado hace dieciséis años y funciona perfectamente. Fue recomendado por la OACI.

El citado Anexo 10 recomienda que la altura de referencia debe ser de 60 pies; nosotros lo tenemos a 69 pies sobre la baliza, que es la última indicación de radio que se tiene antes de llegar a la pista, exactamente mil metros antes. Es decir que el piloto viene en trayectoria de planeo, bloquea esa radio baliza y sabe que en mil metros más va a tener el umbral de la pista.

Cuando se hace la ampliación en el año 1980, el punto de toque queda desplazado con respecto a la cabecera nueva de la pista. Se estudia entonces cuánto es ese desplazamiento y qué es lo que se debe hacer. Se analiza si es posible colocar los efectos de captura para ese equipo y se comprueba que éste no lo permite. Nosotros disponemos de otro ILS un poco más moderno y se estudia para él, la posibilidad de colocar ese efecto, de manera que desplace la cantidad de metros necesaria. Eso cuesta U$S 1:100.000.

Los aviones de máximo porte no aterrizan con más de 185.000 kilos. Para eso --y esto es aceptado por las compañías-- se necesitan 2.000 metros de pista entre el toque y la detención del avión. Se analiza, entonces, cuánto queda de pista y se comprueba que estamos casi en un 30 por ciento de lo que utilizan los aviones de fuselaje ancho para su detención. Se decide, por consiguiente, dedicar el dinero a otra cosa.

Desde 1980 hasta ahora, las compañías han operado sin ningún tipo de problema. El único incidente fue el del avión de Pan American.

En una publicación especializada en la que se hacía referencia a un accidente que hubo en Dallas, se hablaba de una falla en el conjunto de frenos, en cuanto al mantenimiento. La fábrica de los DC-10 emitió, una Mandataria en el sentido de que se efectuara una revisación de todos los conjuntos de frenos.

Nosotros nunca pudimos evaluar si el conjunto de frenos --que usan los modelos 747-- estaba o no en buenas condiciones.

Nosotros le damos al problema la importancia que tiene, pero consideramos que no es de extrema gravedad. No soy técnico en la materia, como lo es el ingeniero Plada que ha estado dieciocho años en la Dirección de Infraestructura a cargo de todo esto y que si los señores Senadores lo desean, estoy seguro de que podría dar mayores explicaciones.

ccs.1
D/396

SEÑOR POSADAS.- Indudablemente, este tema es de una profundidad técnica que escapa a nuestro conocimiento. Pero, ¿se puede decir que hubo un desajuste en las previsiones en cuanto a la determinación de alargar la pista?

Evidentemente, de ese alargamiento se esperaba algún beneficio, que se vió en cierta medida recortado al no poder utilizarlo en virtud de que el sistema de instrumentos sigue indicando al piloto un punto de toque que está trescientos metros más allá. ¿Se podría hablar en esos términos?

SEÑOR URIA.- No, señor Senador. En Carrasco no aterrizan aviones con trescientos mil quilos; sí decolan y no es estéril el alargamiento sino, por el contrario, eficacísimo. Precisamente, está hecho para decolajes. El avión sale cargado y si tiene que aterrizar de emergencia, va a tirar combustible al agua. Hay determinado peso estructural que el avión no puede sobrepasar.

Una de las zonas de lanzamiento de combustible es, por ejemplo, la comprendida entre la Isla de Flores y la Costa.

SEÑOR ARBE.- Lo que sucedió fue que el ILS estaba instalado para una pista de determinada longitud. Se alargó la cabecera y se evaluó si era necesario gastar dinero en trasladar el ILS. Como la pista es suficientemente larga como para que en un caso extremo de mal tiempo, el avión --aun con viento de cola y con peso máximo-- igualmente tiene suficiente extensión de pista. Se consultó a las compañías y éstas estuvieron de acuerdo con no trasladar el ILS. La pista quedó, entonces, con el punto de toque corrido hacia adelante, lo que, de todas maneras, reitero, es suficiente para poder frenar antes de que aquélla se termine. De todos modos, fuera de la pista hay 150 metros más de distancia de frenaje. Es decir que en un caso extremo, lo máximo que puede suceder es que el avión se rompa la nariz, dado que viene a muy poca velocidad.

SEÑOR URIA.- Debo aclarar que la OACI no impone nada; son los Estados los que toman sus propias decisiones. La citada organización simplemente aconseja, recomienda.

En cuanto a la iluminación de las pistas, hay aspectos a destacar que quizá ya fueron señalados.

En el documento se habla de que el mantenimiento del mínimo de operación se ve afectado. No sé si existe un concepto claro acerca de esto.

Hay empresas que tienen una autorización para decolar y el aeropuerto determina su mínimo. Un cuatrimotor en Carrasco puede operar con 400 metros de visibilidad. Está preparado para despegar como si tuviera tres motores. Si tuviera una falla después de la rotación, el avión puede seguir con tres motores sin inconvenientes.

SEÑOR ARBE.- Rotación es el momento en que el avión se eleva del suelo.

SEÑOR URIA.- Con velocidad como para seguir ascendiendo.

Acá se habla del sistema de luces. Eso ocurrió en determinado momento; pero, actualmente, contamos con los medios y el dinero para solucionarlo. Tenemos balizas con mallas que nos están dando resultado. Esto es típico de los uruguayos, no pasa en todos lados.

SEÑOR ARBE.- Quisiera que un concepto quedara claro. Los operadores son las compañías pero también están quienes formulan las denuncias que son los nuestros, los de la casa.

Una compañía aérea decola de los aeropuertos Kennedy u Orly, es decir, de países superdesarrollados y pretende aterrizar en un aeropuerto de las mismas características en Carrasco. Sin embargo debemos pensar que nuestro aeropuerto está en directa relación con la dimensión del país. Por eso tenemos inconvenientes de personal, de rubros, etcétera. Pese a esto, pienso que su funcionamiento está por encima del nivel medio de todos los organismos del Estado; por lo menos, en apariencia, en lo que se ve, gracias a la posibilidad de disponer de los recursos derivados de las rentas que tenemos afectadas.

SEÑOR URIA.- El literal C) se refiere a la iluminación de las pistas y calles de rodaje del Aeropuerto Internacional de Carrasco que significa una red de más de 40 kilometros de cables y cientos de luminarias.

Las luces de calles de rodajes son confeccionadas por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica en sus talleres y son de fácil reemplazo.

No lo son así, las luces de la pista 06/24, así como las luces de centro de pista y zonas de contacto, las cuales por ser específicas para la función y de complicado diseño, son adquiridas en el extranjero. Actualmente, todas ellas se encuentran en buen estado.

Las zonas Norte y Este del predio del Aeropuerto Internacional de Carrasco albergan barrios periféricos de alto riesgo. En las luminarias anteriormente descriptas y sus cables de alimentación se centraron numerosos hurtos, ya que, además de su construcción llamativa, se encontraban cerca de la ruta 101, en la cabecera de la pista 24.

En la ruta 102 se ha formado un barrio que antes no teníamos, donde vive gente de todo tipo. Estas personas cortan los alambrados y se los llevan. En el año 1984, nos robaron 5.000 metros de cable de cobre arriesgándose a quedar electrocutados. Se encontró a los responsables y fueron presos pero el daño ya estaba hecho.

Todo esto significa un problema social que hace cuarenta años no existía.

En el años 1986 debimos contratar policías a caballo para recorrer el predio por la noche, en lugares donde no existe calle, porque son bañados. Esto nos cuesta U$S 1:500.000 mensuales. El contrato de policía montada para custodia minimizó estos hurtos y, con la construcción de balizas con protección de mallas de acero, se estima que el Aeropuerto no va a tener otro problema de luminarias que las fallas lógicas y previsibles. Sin embargo, debemos decir que no damos abasto con las reparaciones de los tejidos rotos porque son demasiados los daños.

Referente a la iluminación de la pista 10/28, cuando se readecuó la pista 06/24 con los sistemas que actualmente posee, la Dirección General entendió conveniente no efectuar gastos para reimplantar el balizaje de la Pista 10/28.

En cuanto a la pista 09/28, está en la dirección Este-Oeste y la 10/28 está en la dirección Noreste - Suroeste. Esta es una pista corta que tiene sus limitaciones. En cambio la otra tiene todas las facilidades de asistencia para el vuelo y descenso mediante instrumentos.

ccs.4
D/396

Por consiguiente, en la noche, los pilotos prefieren operar en la 06/24 que está a 30º o 40º y que da tranquilidad por su gran extensión, en lugar de utilizar la 10/28.

Si aumentamos el mantenimiento, complicamos las tareas porque no disponemos de personal; entonces, dejamos esa pista para otro tipo de vuelos que no afecte la función del Aeropuerto, cuando está congestionada la planchada. A veces, nos llegan aviones desde Ezeiza que utilizan toda la planchada. Es el caso del 747/400 que ha sacado Boeing que, cuando hay otros aviones de fuselaje ancho, no puede pasar por la pista.

Este es otro de los temas que nos hace pensar que este aeropuerto --que es de todos nosotros-- debemos encararlo con la realidad del caso.

Esa es la razón por la cual dejamos la pista 10/28 sin luz y sin aproximación instrumentaria. La 01/19 posee balizaje y fue la primera pista que usó el descenso con instrumental.

Con respecto a la pista Adami se remodeló para dar a la aviación en general la posibilidad de operar con todo tiempo. Constituía un serio problema que los aviones chicos, por razones meteorológicas vinieran a Carrasco.

Cuando se inauguró CALNU, llevé al Ministro de Ganadería y Agricultura de entonces, el señor Flores Mora, a ese acto. Al regreso encontré un frente donde venían aviones pequeños y grandes. Algunos aterrizaron en la carretera; pero, en realidad, interfirieron el tránsito en el descenso.

Entendemos que debemos retirar esos aviones chicos de este aeropuerto y llevarlos a otro lado, con el fin de descongestionar el Aeropuerto de Carrasco.

Cuando estábamos preparando el balizaje se presentó la urgencia de la reunión de Presidentes en Colonia. Entonces, hubo que acondicionar el aeropuerto de ese departamento.

En este momento nosotros estamos confeccionando las balizas para tener facilidad de repuesto. El día 19 comenzaron los trabajos en las pistas.

Ahora, con respecto al literal d): "Existencia de peligro

inminente de colisión entre aeronaves y grupos de animales --especialmente tropillas de vacunos-- que transitan por pistas y calles de rodaje del Aeropuerto Internacional de Carrasco, han obligado en tres oportunidades a que éste debiera mantenerse cerrado para las operaciones durante varias horas, este hecho ocurre porque no se cuenta con una cerca alambrada de malla con altura suficiente y dotada de alambre de púa en lo alto, para que se evite así la entrada de otros animales --jaurías y hasta piaras-- y de intrusos depredadores que también atentan contra la seguridad. Estos últimos autores --seguramente-- de hurtos de importancia;".

Con respecto a los hurtos, ya dijimos las medidas que se tomaron y cómo disminuyó el peligro. La gente entra y si quiere roba.

Hace 40 años que el Aeropuerto tiene problema con los alambrados. Nosotros comenzamos a levantar una cerca perimetral en el área operativa, pero hubo que suspenderla porque no contábamos con fondos.

Además, cuando se estaba trabajando hubo que llevar al personal a otro lado porque se habían presentado otras urgencias. Gracias a que contamos con el apoyo de la Fuerza Aérea, en este momento hay 8 hombres trabajando y pensamos que con este tipo de alambrado se va a poder detener a los animales. Se lleva realizado un 70% de lo previsto y, repito, con 8 hombres, 4 integrantes del personal de la Escuela Técnica y 4 de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Ahora les voy a mostrar este mapa que representa al Aeropuerto de Carrasco y sus alrededores. Se ha hecho este alambrado cerca de las zonas de las pistas porque, a través de estos caminos, se puede ir observando mediante un vehículo, en qué condiciones están los alambrados. Como ustedes verán, nos quedan 700 metros para terminar con la tarea. Los animales penetraron por la zona donde había pasado la máquina, que volteó parte del alambrado y un cañaveral. Muchas veces los pajonales sirven de barrera.

Como decía, se tuvo que detener el trabajo porque no teníamos ni personal ni fondos. Pero en este momento sí podemos disponer de personal. En los hechos, contamos con 20 hombres para cumplir con toda la tarea. El funcionario que localizó los dos caballos, pertenece a nuestro personal.

El capataz que ya lleva 36 años en el Aeropuerto fue el que vio los caballos.

SEÑOR ARBE.- No fueron ellos los que sacaron las fotos que publicaron los diarios.

SEÑOR URIA.- La verdad es que siempre entraron animales. Con esto no minimizamos el problema. A nadie le gustan estas críticas pero reconocemos que hay deficiencias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay animales que entran y que no vuelven.

SEÑOR URIA.- Si se presenta una emergencia a raíz de la cual muere un animal, es algo que no se puede evitar.

El 30 de junio se salió a recorrer la zona --el Aeropuerto estaba cerrado a causa de la niebla-- y se pudo verificar que vacunos habían volteado el alambrado para comer los pastos de la zona. Las vacas que se encontraron fueron ordeñadas; no se las puede matar porque pertenecen a familias de recursos muy escasos. Se comprobó que estas vacas pertenecían a gente de Paso de Carrasco que las había traído a pastar. La policía se encargó de las multas.

Ahora, con respecto a los caballos señalo que hay una chacra de un señor Beltrán que tiene un animal de trabajo. En ese establecimiento hay maíz y hortalizas, y entonces muchas veces le abren las tranqueras y meten animales para que se alimenten. Lo que ocurrió es que ese caballo, con otro que había entrado, empezaron a corretear y se metieron en la zona del Aeropuerto. Eso tuvo lugar durante pocos minutos, ya que cuando se fue a buscarlos, ya habían vuelto a la chacra. La policía intervino cumpliendo con las normas de estilo.

SEÑOR QUINELLI.- El 30 de junio el aeropuerto estuvo cerrado pura y exclusivamente a causa de la niebla. La versión que corrió no es la correcta. A las 11 y 17 minutos, pasado el fenómeno meteorológico, se abrió el Aeropuerto.

SEÑOR URIA.- Es verdad; los animales fueron capturados a las 8 de la mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo visto hay un alambrado que abarca todo el perímetro.

Ahora se toma la medida de alambrar alrededor de las zonas operativas. Eso es para limitar la posibilidad de que los animales entren.

SEÑOR URIA.- Pensamos que sí; pero de todas formas se va a continuar con la recorrida para revisar el perímetro por el camino de circunvalación. Hay lugares donde hay pajonales en los que es muy difícil penetrar. Ahora, parte de la zona que está alrededor del centro de trasmisión, lleva alambre de malla. Es el mismo que se ve cuando se pasa por la Ruta 101. Quizá se levante otro alambrado de malla, además del perimetral. Aún no tenemos resuelto qué es lo que vamos a hacer en esa zona de pajonales y bañados, pero por ahí los animales no entran.

En lo que tiene que ver con el estado de las pistas señalo que hay un plan de mantenimiento del pavimento del Aeropuerto de Carrasco y de todos los del país. En ese sentido, ya se cumplieron algunas tareas, pero no se han podido llevar adelante otras por falta de dinero.

Estamos trabajando en la reparación de cabeceras de pista, así como en las calles de rodaje y banquinas.

Tenemos 1:300.000 metros cuadrados de pavimento para mantener y vamos trabajando de acuerdo con la importancia de los defectos. Por ejemplo, debemos reparar los baches del Aeropuerto de Artigas, que está en el medio de la pista. También 150 metros de cabecera de pista de la Pista 04 en Rivera, que están deteriorados y no se utilizan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Acabamos de recibir la noticia de que el Senado se reunirá a la hora 18 para tributar homenaje al doctor Héctor Payssé Reyes, quien ha fallecido en el día de hoy.

Pongo en conocimiento de la Comisión este hecho, a fin de ver si se puede acelerar el tratamiento de las restantes informaciones, ya que el tiempo es escaso.

SEÑOR MINISTRO.- Luego de explicado el problema de los animales, se me ocurre que lo que tiene mayor importancia es lo que refiere a política aeronáutica.

SEÑOR FORTEZA.- Si el señor Ministro y sus asesores estuvieran de acuerdo y la Comisión apoyara este criterio, podríamos recibir por escrito las opiniones, que la Fuerza Aérea tuviera que brindar respecto al asunto que estamos considerando.

ccs.8
D/396

Dado que el tiempo apremia y es muy probable que no podamos terminar con la consideración de todos los aspectos, quisiera saber si hay acuerdo para combinar una sesión o, en su defecto, se podría contestar por escrito.

SEÑOR MINISTRO.- Estoy de acuerdo con lo propuesto por el señor Senador.

SEÑOR POSADAS.- Recibimos de buen grado las explicaciones que se resumen en la falta de medios y en la buena voluntad de ir solucionando los problemas en lo posible. Por otra parte, la Comisión va a extremar esfuerzos a fin de que no se presenten sorpresas desagradables en ese sentido.

Por último, quisiera saber si el Aeropuerto de Carrasco ha bajado el puntaje, teniendo en cuenta el "ranking" de seguridad que se realiza en esta materia a nivel mundial.

Con respecto a las explicaciones que se han brindado, repito, que he quedado satisfecho.

Pienso que el tema de política aeronáutica que falta por considerar, no insumiría mucho tiempo. Por lo tanto, creo que daría menos trabajo realizar una nueva reunión, que confeccionar un memorándum.

De cualquier manera, aclaro que me avengo a lo que decida la mayoría.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el señor Ministro y sus asesores están de acuerdo, combinaríamos la celebración de una nueva reunión.

SEÑOR MINISTRO.- No tengo ningún inconveniente ni en contestar por escrito ni en concurrir a la reunión. En consecuencia, estoy a la espera de lo que se decida en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay una tendencia a propiciar el contacto personal ya que resulta más aclaratorio en determinadas circunstancias.

Entonces, si no hay objeciones, fijaríamos la sesión para el lunes 1º de agosto a la hora 16 y 30.

La Comisión agradece tanto la presencia del señor Ministro como la de sus colaboradores.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 40 minutos)

ccs.9
D/396